

Notat

Kristiansand 21. november 2014

Videre oppfølging av konsolidering mellom VAM og Norsk krigsseilermuseum

Det vises til notat av 16. oktober 2014, oversendt KUD

1. Kristiansand/Vest-Agder må være omforent om hva det endelige målet er: Kaifast eller seilende skip.

Vest-Agder fylkeskommune (VAF) og Riksantikvaren (RA) anså skipet som «ferdig», når det kunne formidles flytende, men liggende ved kai. Både VAF og RA har uttalt at de ikke vil bidra med mer midler til istandsetting.

Kristiansand kommune (KK) og VAF har i felles vedtak våren 2014 angitt Bredalsholmen (BDF) som hjemmehavn for DS Hestmanden. Dette også koblet opp mot arbeidet med Nasjonal museumshavn og BDF som formidlingsarena for de store skipene i Kristiansand.

Alle er enige om at Norsk krigsseilermuseum er et nasjonalt minnesmerke og et nasjonalt prosjekt, på lik linje med etatsmuseene, Rockheim osv. Lokalt påpekes at disse har en fast geografisk plassering, men løser samtidig nasjonale funksjoner.

VAF og KK er innstilt på å videreføre dagens tilskudd til DS Hestmanden/Norsk krigsseilermuseum, men er samtidig opptatt av at dette da må være tilskudd til en attraksjon i Vest-Agder/Kristiansand (ref. Fullriggeren Sørlandet).

Med bakgrunn i ovenfor nevnte signaler, foreslås BDF som hjemmehavn, samt at DS Hestmanden skal ligge ved BDF fra medio juni til medio august. Eventuelle «tokt» i form av slep eller for egen maskin legges utenfor denne sesongen. Toktene er av kortvarig karakter, primært knyttet til enkeltarrangementer. I forhold til arbeidstidsordningene for ansatte, legges ikke til grunn at båten skal «turnere» kyste som tidligere tenkt.

2. Prisberegning av kaifast skip, skip som kan forflyttes for egen maskin, samt seilende museumsskip som turnerer kysten i større eller mindre del av sesongen.

Siste alternativ (seilende skip som turnerer kysten) er ikke utredet jf. e-post korrespondanse.

I forhold til kaifast skip/skip som forflyttes via slep, vises det til tidligere innsendt overslag for kostnader. Kravene til sertifisering er få og båten vil ikke trenge eget mannskap. Det er i

driftsbudsjettet ikke lagt opp til dekning av kostnader knyttet til slep/forflytning (inkl. mannskap). Dette må finansieres i hvert enkelt tilfelle. Dette er også situasjonen i dag, hvor f.eks. Forsvarsdepartementet dekket kostnadene ved slep til Stavern i 2014.

Arbeidet med å kvalitetssikre kostnadene knyttet til at skipet skal kunne forflytte seg for egen maskin er startet opp. Overslaget er pt. kr 15 000 000 for å sette istand eksisterende maskin.

For at skipet i tillegg skal kunne forflytte seg, må det imidlertid inn godkjent navigasjonsutstyr, sikkerhetsutstyr og båten må med jevne mellomrom klasses og godkjennes. Sjøfartsdirektoratet er kontaktet i forhold til dette. De vil se på saken konkret, men får ikke gjort det før vinteren 2015. En total kostnad knyttet til DS Hestmanden som seilende skip, er med andre ord pt. ikke mulig å gi.

Også de løpende driftskostnadene knyttet til teknisk vedlikehold/tilsyn av båten, vil variere ut fra om båten skal ligge ved kai/slepes, eller om den skal kunne forflytte seg selv. I medio 2013 var vedlikeholdet av båten liggende ved kai estimert til ca. kr 2 000 000 + mva. Med prisjustering vil dette pr. dd. være kr 2 050 000 + mva. Nytt justert vedlikeholdsbudsjett, som tar høyde for seilende skip (mottatt 21.11.14), estimerer vedlikeholdsbehovet til kr 2 800 000 + mva + event. ekstra behov knyttet til tredekket. Differanse i årlige kostnader mellom seilende skip og kaifast skip/slep ligger på rundt kr 1 000 000 + mva.

3. Tydeliggjøring, supplering og kvalitetssikring av kostnader knyttet til ferdigstilling av skipet for formidling, samt museal drift og FDV.

VAM arbeider med en ny gjennomgang av bruken av gult velferdsbygg på land. Det undersøkes muligheter for å bruke begge etasjer til formidling – og da unngå tilbygg. Godkjent trappeheis, inkluder tilfredsstillende svingradius inn til og inne på toalett er en forutsetning. For detaljer om bruken av rommet, vises det til vedlagte skisser.

Den største utfordringen knyttet til prosjektet «Norsk krigsseilermuseum», er at skipet både skal være et fartøyvernprosjekt (antikvarisk skip) og en formidlingsarena med universell utforming. Dette er ikke fullt ut mulig å gjennomføre uten kompromisser i begge retning. Museet har lagt til grunn at værdekk, hoveddekk, samt begge lasterom skal være universelt tilrettelagt og tilgjengelig også for rullestol. Tilgang til øvrige deler av skipet vil kreve normal førlighet. I forhold til rømning av personer med funksjonshemminger ved en event. brann, er lokalt brannvesen kontaktet. Tilbakemelding på krav er ikke mottatt. For andre besøkende er rømning ivaretatt gjennom to nødutganger, samt installasjon av ledelys og slukkeanlegg. Kostnader for ledelys er kr 300 000 + mva. (tilbud mottatt fra Sørlandets Elektro AS), tilbud på sprinkleranlegg kr 756 000 + mva.

Tilgang til skipet fra kai løses gjennom gangvei som er sterk og bred nok til å kunne ta rullestoler, inkludert selvgående rullestoler. Kostnad kr 275 000 + mva (tilbud fra Maritim Trading as).

Publikumsflyt om bord i skipet har vært mye diskutert. Heis på dekk, inkludert heishus i konteiner er avvist av RA. På den andre siden har RA akseptert dør i skutesiden. Denne har en

kostnad på ca. kr 800 000. Løsningen er imidlertid vanskelig om båten skal formidles også andre steder enn i Kristiansand (vil kunne bli liggende under kaitopp ved fjære sjø). SH og VAM undersøker derfor to andre løsninger: 1) Heis inne i tonnasjeluke og ellers bruk av eksisterende trapper; 2) felles trappe- og heisløp i aktre lasteluke. Alt. 1 fordrer at Sjøfartsdirektoratet aksepterer at vanntett skott åpnes opp, samt at RA aksepterer det samme. RA må også akseptere at mannhull i tonnasjerom fjernes. Alt. 2 fordrer at heis lar seg løse som «sakseheis» hvor motor kan ligge i bunn, samt at RA aksepterer luke i siden på karmen rundt lasteluke. Inngrepene i skipet som følge av alt. 1. og 2. vil være mindre enn ved luke i skutesiden. Alle tre alternativer (luke i skutesiden + nytt alt. 1. og 2) vil kreve heis/trappeheis fra hoveddekk til bunn i lasterom.

Det vises for øvrig til vedlagt detaljbudsjett for FDV og museal drift, med tilhørende noter.

4. Ad. oppdatert formidlingsplan vises det til vedlagte reviderte formidlingsplan, inkludert kostnadsoverslag.
5. Ad. redegjørelse for hvordan formidlingen av Norsk krigsseilmuseum vil inngå i en helhetlig formidling av Krigsseilmuseet, Gamle Oksøy og Bredalsholmen, samt hvilket publikumspotensial denne samlingen av kulturminner har vises det til vedlagte reviderte formidlingsplan.

Gjenstående oppgaver/konkretiseringer:

- Endelig valg av løsning for adkomst fra værdekk til hoveddekk og tanktopp/bunn lasterom, avklaring med RA og Sjøfartsdirektoratet i forhold til denne, samt kostnadsberegning.
- Event. justering av driftskostnad knyttet til valgt løsning for adkomst i skipet (kostnader årlig sertifisering av heis osv.).
- Innhenting av nytt tilbud på varmeveksler, event. kombinasjon av varmeveksler knyttet til hjelpekjele og landstrøm, samt beregning av driftskostnader til oppvarming/ventilasjon (kostnader strøm/fyringsolje/diesel).

John Olsen
Direktør
Vest-Agder-museet